

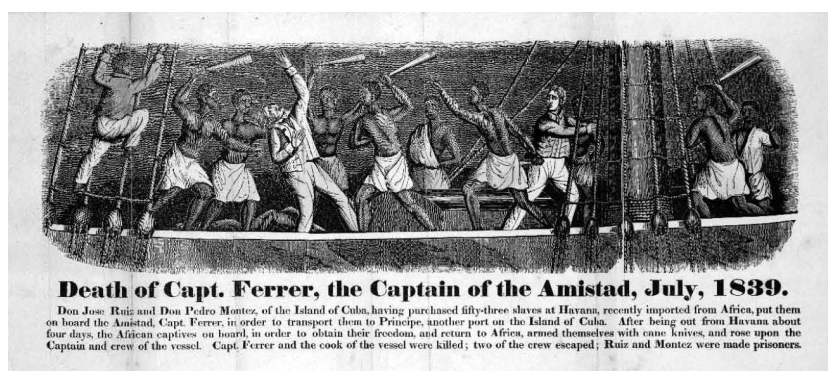
Michael Zeuske

Hacer el Caribe: *La Amistad*, Ramón Ferrer y la atlantización de Cuba^{*}

1. Hacer el Caribe: un joven catalán llega a Cuba

Ramón Ferrer, el capitán del barco *Amistad*, matado por los cautivos en los primeros momentos de la rebelión, no nació en el Caribe ni en Cuba. Como muchos, llegó de afuera: atravesó el Atlántico.

Fig. 1: “Death of Capt. Ferrer”



Fuente: “Death of Capt. Ferrer, the Captain of the Amistad, July, 1839”. En: *Africans Taken in the Amistad. Congressional Document, Containing the Correspondence, & c., in Relation to the Captured Africans*. Nueva York: Anti-Slavery Depository, 1840, pp. 1-48 (Doc. No. 185). [Beinecke Rare Books and Manuscript Library, Yale University, New Haven, Cb 79110].

^{*} Agradezco su colaboración y apoyo a Orlando García Martínez (UNEAC Cienfuegos, Cuba) y a Rebecca J. Scott (University of Michigan). La investigación para este ensayo fue posible por un apoyo de la DFG (Deutsche Forschungsgemeinschaft) y un “Research Fellowship of the Gilder Lehrman Centers for the Study of Slavery, Resistance, and Abolition” en Yale University, New Haven, CT. La versión completa de esta investigación se halla en Zeuske/García Martínez (2009).

Sabemos poco de la vida de Ramón Ferrer antes de su muerte en 1839. En el *Archivo General de Indias* en Sevilla no he encontrado ninguna huella suya en las “Licencias para embarque a la isla de Cuba”.¹ Por sus papeles de matrimonio, registrados en La Habana, sabemos que nació en la isla de Ibiza. Ese documento nos informa sobre los nombres de sus padres en aquella isla.² Pero respecto a la fecha de nacimiento no se consigna nada en estos documentos personales (pero sí en documentos posteriores).³

De todas formas, entre 1790 y 1830, Cuba no sólo enfrentaba una atlantización por la deportación de cientos de miles de cautivos africanos, sino también una inmigración masiva de españoles, sobre todo de catalanes de escasos recursos o muy pobres (Franco 1996; Fradera 1984; Sarracino 1988; Bahamonde Magro/Cayuela Fernández 1992; Sosa Rodríguez 1998; Johnson 2001; Arnalte 1996). Como Haití y Jamaica u otras islas esclavistas, Cuba, una isla con una población de más de un millón de habitantes (1841), se hace por esta otra inmigración involuntaria: la de mujeres y hombres africanos en calidad de “esclavos bozales” o cuerpos commodificados. En la primera inmigración, la de pobres europeos, contamos sobre todo con hombres de España. Veremos cómo las dos inmigraciones se entrelazaban mediante sus actores, se mueven entre los niveles micro y macro, y entre diferentes culturas del Atlántico.

1 AGI, Ultramar, 358 (1830): “Licencias de embarque a la isla de Cuba”; AGI, Santo Domingo, leg. 2206, 1833-1834: “Registros y Expedientes sobre licencias de embarque: Cuba”; AGI, Santo Domingo, leg. 2203, 1821-1823: “Registros y Expedientes sobre licencias de embarque: Cuba”; AGI, Santo Domingo, leg. 2204, 1823-1829: “Registros y Expedientes sobre licencias de embarque: Cuba”; AGI, Santo Domingo, leg. 2205, 1830: “Registros y Expedientes sobre licencias de embarque: Cuba”.

2 ANC, Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839): “Ferrer, Ramón. Intestado de D. Ramon Ferrer”, f. 2r. Ninguna de las copias contiene la fecha de nacimiento de Ferrer.

3 En una “Declaración de testimonio” en 1838 dice Ramón Ferrer, que tiene cuarenta años; así que nació en 1797 o 1798, véase: AHN, Estado, Trata de negros, leg. 8024/30: “Negros, 1838. Buque de Vapor Principeño. Los comisarios Británicos dan parte del desembarco que ha efectuado de negros vozales en la costa de Tallapiedra”. Ver también: “Dec.on del testigo D. Ramon Ferrer [Declaración del testigo Don Ramón Ferrer]”. AHN, leg. 8024/30, no. 6: “Testimonio de la sumaria formada á conseq.a de queja producida p.r los Com.s de S.M.B [Comisarios de Su Majestad Británica] contra el barco de vapor Principeño sobre haber introducido en este puerto negros bozales”, La Habana, 22.05.1838, Juan B. Topete.

Entre los europeos marchó a América, también, una buena parte de la gente natural de Ibiza. Para imaginarnos la migración del joven Ramón Ferrer de Ibiza a Cuba, podemos utilizar la historia de otro individuo, igualmente llamado Ramón Ferrer, y que servirá de ejemplo modal. En efecto, hacia 1830, un tal Ramón Ferrer y Xifra –un cubero, natural de Villa de Blanes cerca de Gerona (no de Ibiza, pero igualmente catalán) y quien no sabía escribir– pidió licencia para pasar a Cuba. El mencionado Ferrer y Xifra quería viajar a La Habana donde su hermano tenía una tienda de pulpería.⁴ Las autoridades de su pueblo, encabezados por el alcalde mayor y el ayuntamiento de la Villa de Blanes, Corregimiento de Gerona, expresaron, en unión del cura párroco de la misma ciudad, lo siguiente sobre Ferrer:

[...] es persona de buena vida, fama y costumbres: que no ha sido de la Milicia Voluntaria [...] que no ha pertenecido á la sublevación de este Prado, ni asistió a ninguna de las Juntas Secretas, reprochadas por la ley; y finalmente: que no ha dado motivo alguno de queja á la Justicia [...].⁵

También se podría mencionar como ejemplo de este tipo de inmigrante a Julián de Zulueta y Amondo Salcedo y Barañano (Anúcita, Álava 1814-La Habana 1878), vasco, y que igualmente llegó en los años treinta, “pobre y animado” a Cuba, como Ferrer, para hacerse rico por herencia, casamiento y el comercio de esclavos (Marrero Cruz 2006).

El *comercio libre* de esclavos, desmonopolizado por la corona española entre 1789 y 1804 y prohibido por la presión británica ya en 1817/1820, atrajo, en cierto sentido, ambos tipos de inmigración. Hasta más o menos 1808, fueron ingleses y americanos los que controlaron el comercio atlántico de esclavos. Después de 1810, la trata, y, sobre todo, el contrabando de esclavos (a partir de 1820) fueron controlados en la costa sur de Cuba, desde Santiago y Batabanó, y en la costa norte, mayoritariamente por catalanes. Uno de ellos era Ramón Ferrer.

En octubre de 1830, el Ferrer de la goleta *Amistad* contrae matrimonio con Juana González García en el poblado de Regla, ubicado fuera de las murallas habaneras, del otro lado de la bahía habanera. En la copia de la matrícula de matrimonio versa:

4 *Licencias de embarque a la isla de Cuba*. AGI, Ultramar, 358 (1830), No. 69: “Ramón Ferrer y Xifra”, f. 1r-9r, aquí: f. 1r.

5 *Licencias de embarque a la isla de Cuba*. AGI, Ultramar, 358 (1830), No. 69: “Ramón Ferrer y Xifra”, f. 1r-9r, aquí: f. 9r.

Dn. Ramón Ferrer, natural de Ibiza una de la Islas Valeares, hijo legítimo de D. Ramon y Da. Antonia Ferrer [todos sin fechas de nacimiento, MZ], y a Juana Fomara Gonzalez natural del referido pueblo [Regla] hija legítima de Dn. José, y de Da María de Regla Garcia.⁶

También se encuentran las copias de la fe de bautismo de las hijas del matrimonio.

Ramón Ferrer tuvo un hermano de nombre Damián. A primera vista, los hermanos Ferrer se dedicaban a las actividades marítimas y comerciaban en cabotaje entre La Habana, Guanaja y Nuevitas, para suministrar de productos a la región de Puerto del Príncipe.⁷ Los Ferrer se presentaban como modestos capitanes y dueños de una pequeña embarcación de cabotaje. En las fuentes sobre Ramón Ferrer muchas veces aparece otro nombre, utilizado por Ferrer como alias: el de Rosello (en algunos casos, pero no siempre: Ramón Rosello), igualmente catalán. Su barco, una goleta costera, se llamaba *La Amistad*.

Eran los tiempos de los primeros ferrocarriles y buques de vapor, pero la infraestructura de la isla con su transporte de cabotaje funcionaba todavía de forma tradicional. El instrumento más importante del comercio de cabotaje eran las goletas y lanchas. Desde La Habana, los hermanos Ferrer hacían la travesía a diferentes puertos y embarcaderos del litoral norte de Cuba. Por entonces muchas lanchas, goletas y sólo algunos pocos buques de vapor hacían este recorrido.

Hacia 1834, Ramón Ferrer era uno de los capitanes más cursados que hacían el trayecto entre La Habana y La Guanaja, uno de los puntos de accesos al mar para la ciudad de Puerto del Príncipe (hoy Camagüey), capital de una rica zona ganadera en la parte centro-oriental de la isla donde algunos propietarios intentaron fomentar ingenios de azúcar. En este mismo año de 1834 nace el primer hijo de Ramón Ferrer, una niña nombrada Antonia.

En los días finales del mes de septiembre Ferrer visitó la villa de Puerto del Príncipe. En esta ocasión, el capitán Ferrer le compró al

6 ANC, Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839): "Ferrer, Ramón. Intestado de D. Ramon Ferrer", f. 2r.

7 ANC, Fondo Miscelanea (FM), leg. 2344, no. Aa (1836): "Entrada de la Goleta Española Cos.[ter]a Amistad su patron D.n Damian Ferrer procedente de la Habana con diez y seis permisos. Anclada en Guanaja el 18 de Feb.o"; ANC, FM, leg. 2462, no. F (1836): "Entrada de la Goleta Española Cos.tera Amistad. su patron D. Ramon Ferrer; proced.te de la Habana con 24: permisos. Anclada en Guanaja el 8. de Diciembre".

comerciante Carlos Vilaseca, según un documento archivado en la escribanía de Manuel Martínez Valdés, dos esclavos, el día 26 de septiembre de 1834: “un mulatico [...] nombrado Celestino, natural de Puerto Rico y como de veinte y cinco años de edad [...] en cantidad de doscientos cincuenta pesos [...] moneda de plata corriente”.⁸ Tres días después, el 29 de septiembre, adquiere de los herederos de Massouer “una mulata nombrada María del Carmen [...] natural de Puerto Cabello [Venezuela] de 14 años [...] en trescientos pesos”.⁹ Ambos esclavos ya habían nacidos en el Caribe (*criollos*) y presumiblemente provenían del comercio de contrabando; también tenían –por los viajes ocultos de contrabando– experiencias en el Atlántico, es decir, fueron criollos del Atlántico y del Caribe. Celestino habría de ser algún tiempo el cocinero del capitán Ferrer. En cuanto a la cuestión más general de “hacer el Caribe” aquí se nota que la esclavitud y, sobre todo, el comercio y contrabando de esclavos llevaron también a una mezcla de hombres de diferentes regiones del Caribe.

En 1836, la *Amistad* recaló nueve veces en el puerto de La Habana y una en Matanzas, conduciendo pasajeros, “sirvientes” [= esclavos] y productos entre Camagüey, Matanzas y La Habana, según los documentos oficiales. Una idea más clara acerca de la magnitud de lo transportado en los viajes de la goleta *Amistad* nos brindan los documentos de la *Comandancia del Jefe de la Sección de Aduana* de La Guanaja, el sumidero al norte de Puerto Príncipe.¹⁰ El barco transportó tejidos, cajetillas de cigarros, lentillas, sombreros, sacos de café, barriles de mantequilla, botijas de aceite, frijoles, garbanzos, cerveza, papel, lozas y cristales y vino de Burdeos. Estos eran algunos de los productos para los comerciantes de Puerto Príncipe, Nuevitas y La Guanaja. Pero lo importante es que Ferrer en documentos oficiales presentó aspecto de capitán modesto a la luz del día, mientras que su vida también tenía aspectos nocturnos, y Ferrer evitaba que esos aspectos y actividades aparezcan en documento alguno.

8 AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1834-1835, “Venta R.I [Real]”, f. 123r., Puerto Príncipe, 26.09.1834.

9 AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1834-1835, “Venta r.I”, f. 125r-125v., Puerto Príncipe, 29.09.1834.

10 ANC, FM, leg. 2462, no. F (1836): “Entrada de la Goleta Española Cos.tera Amistad. su patron D. Ramon Ferrer; proced.te de la Habana con 24: permisos. Anclada en Guanaja el 8. de Diciembre”.

La goleta *Amistad* navegaba habitualmente entre La Habana y los puertos de Guanaja o Nuevitas. El ámbito de sus viajes se inscribe en el tramo de la costa norte entre Bahía Honda y la Cayería conocida por los Jardines del Rey. Por sus condiciones geográficas y por su *seascape*, esta parte de la costa cubana se prestaba para el comercio de contrabando. Entre 1820 y 1860 esas costas, cayos e islotes se convirtieron en el escenario privilegiado para la importación de cautivos procedentes de África (como esclavos llamados *bozales*) en expediciones organizadas desde La Habana y Matanzas. Los desembarcos de estas expediciones negreras en las costas de Cuba, llamados *alijos*, eran formalmente perseguidos rigurosamente por las autoridades coloniales de la isla (por ejemplo también por el padre de José Martí) (Zeuske [en preparación b]).

Desde esta perspectiva los frecuentes viajes de Ferrer eran algo como patrullas para encontrar y ayudar a otros capitanes y comerciantes negreros que tenían problemas de efectuar los alijos. Parece que comerciantes catalanes controlaban no tanto las primeras horas de los alijos y las noches de marchas forzadas que seguían a éstos (esta parte, la llegada inmediata, era más bien controlada por una cooperación entre capitanes como guías, las tripulaciones y prácticos cubanos), pero sí el comercio interior de los esclavos en Cuba después de 1820, del cual formaba parte el cabotaje, junto con gaditanos y algunos franceses, así como norteamericanos (Franco 1996; Zeuske [en preparación a]). Todavía hoy en Cuba la voz *catalán* significa un hombre avaro, tacaño y duro.

A primera vista, los papeles oficiales del barco *Amistad* no tienen nada que ver con alijos, esclavos, el Atlántico o el contrabando negro. Es más bien cotidianidad costera cubana. Por regla general, como ya hemos visto, los documentos oficiales del *Amistad* refieren un predominio de los tejidos y alimentos, aunque aparecen algunos suministros: lingotes de hierro, planchas de cobre, coronas, guirros, “tambores de fierro” [hierro] para trapiche y otros para la industria azucarera. El propio Ferrer tenía permiso “para 15 quintales tasajo, 15 caberas de suela, 6 barriles de aceytunas, 2 qqs jamón [...] 50 botyjas aceyte,

20 caxas fideos”.¹¹ Del mismo documento, conocemos los nombres de algunos pasajeros de Ferrer y de algunas firmas comerciales que negociaron con él: Saturnino Carriás (tío de José Ruiz), Sebastián de la Vega, P. Marrugat, “Roig Hernández y Cia”, Salvador Pera, radicados en Puerto Príncipe; Cristóbal Artur, de Nuevitas; “José Cuesta y Compañía”, Evaristo Díaz y Alejandro Vázquez, del Surgidero de La Guanaja.¹²

La única referencia a esclavos, no de África y de la inmigración atlántica, sino del Caribe (Puerto Rico, Venezuela) en esta superficie oficial del caso *Amistad*, son los esclavos personales comprados por Ferrer en Camagüey, sobre todo, sus esclavos de cabina y su cocinero Celestino. En estos papeles oficiales, se menciona varias veces a Celestino, el esclavo comprado en Puerto del Príncipe por Ramón Ferrer. Sin duda, Celestino tuvo que acompañar a su capitán y amo en sus negocios con la goleta *Amistad*. En los papeles oficiales del “Amistad case” Celestino es presentado así: “Selestino Ferrers, a mulatto, owned by Captain Ramon Ferrers, and employed as a cook”.¹³ En mayo de 1837, dicho esclavo aparece consignado en la licencia otorgada de la siguiente manera:

Don Antonio Gastón y Navarrete [...] Comandante Militar de las Matriculas de esta Provincia [Habana] y Presidente del Gremio de Mercantes y Pescadores por S.M. [...] al patrón Ramón Ferrer, para con la goleta Amistad, de porte de 45 toneladas y de la propiedad del patrón, pueda hacer viaje desde este puerto al de la Guanaja, con los compañeros Manuel Antonio Padilla, Jacinto Verdague, Gabriel Matutes, el mulato Celestino, dos pasajeros por el Gobierno.¹⁴

¿Dónde están, entonces, los esclavos africanos y la inmigración atlántica forzada de cautivos en esta historia? ¿Y dónde estuvo Ramón Ferrer si no aparece en las fuentes oficiales de cabotaje? ¿En África?

11 ANC, Gobierno Superior Civil (GSC), leg. 1272, no. 49909 (Julio de 1839): “El C.S. Comandante Gral. de Marina sobre la sublevación ejecutada por los negros que conducía la Goleta costera nombrada la Amistad”.

12 ANC, FM, leg. 2462, no. F (1836): “Entrada de la Goleta Española Cos.tera Amistad. su patron D. Ramon Ferrer; proced.te de la Habana con 24: permisos. Anclada en Guanaja el 8. de Diciembre”.

13 Véase: <www.amistad.mysticseaport/library/misc/barber.1840.amis.capt.html> (Barber [1840] 1990: 6).

14 Véase: “licencia”, en: <www.amistad//mysticseaport.org>.

Una primera huella nos da una corta noticia en el periódico *Diario de la Habana* en 1836:

Te participó que ayer fue mi padre político a la boca de Camarioca donde encontró trece personas, entre ellas mi sobrino R.; que habían naufragado regresando del Puerto Principe a la Habana en la goleta *Nueva Antonia*, su capitán Dn RAMON FERRER, (a) Rosello, cuya desgracia ocurrió a las doce de la noche del viernes 27 de mayo (día en que se embarcaron en el surgidero de La Guanaja) entre la salida del Golfo y la entrada del canal de Bahama donde zozobro el buque, quedando enteramente virado [...]. (*Diario de la Habana*, 10.06.1836: 2).¹⁵

La información más importante de esta noticia es que Ferrer usó el alias “Rosello” (que ya conocemos) y que tenía otro barco que llevaba el nombre de *Nueva Antonia*.

Cabe preguntarse entonces: ¿es verdad que Ferrer, tal vez bajo su alias Rosello, hizo gran comercio transatlántico de cautivos en las costas de África o sólo en las aguas azules del Caribe? De la declaración de su viuda en 1840 (después de la muerte de Ferrer) sabemos de un enigmático tercer barco de Ramón Ferrer con el nombre *Bella Antonia* con el cual debía haber viajado a África para traer esclavos a Cuba. Con esta información ya sabemos que Ferrer no era un pobre capitán de una sola pequeña y modesta embarcación llamada *Amistad*. Poseía, también, otros barcos con los cuales hizo viajes transatlánticos (dos llevaban el nombre de su hija Antonia). Además de eso, Ferrer era copropietario (50%) de un barco muy moderno de aquel entonces, el *Vapor Principeño*.¹⁶

A pesar de eso, hemos encontrado varios buques con el nombre *Bella Antonia*, pero ninguno de ellos con vestigios directos de Ferrer.

15 La noticia se titula “Habana. Extracto de una carta particular, Ingenio Jesús María de la Siguapa y junio 2 de 1836”. No aparece la firma en el artículo. Pero podemos deducir que la carta la redacta el dueño del Ingenio.

16 El vapor bajo el nombre *Yumuri* fue comprado de manos de James Brown por el apoderado Don Carlos Drake en 1836. Después lo adquiere un Juan Rivas quien a su vez lo vende el 14 de noviembre de 1837 a la Sociedad por acciones que preside Felipe Xiques e integra entre otros Ramón Ferrer. Los nuevos propietarios renombran esta embarcación. Cambian el nombre de *Vapor Yumuri* en *Vapor Principeño*, véase: ANC, Fondo Tribunal de Comercio, 1841, legajo 285, no. de orden 4-5, fol. 39r. Este *Vapor Principeño* aparece dos veces en la famosa base de datos <www.slavevoyages.org>: primero en “voyage 46676”, 1836 (que contiene la información: “YUMURI (a) PRINCIPEÑO”) y por segunda vez bajo el nombre *Principeño* en “voyage 46679” (actualmente [27.03.2010] bajo revisión por causa de las nuevas investigaciones sobre *Amistad*).

El barco más interesante es una *Bella Antonia* de Arenys de Mar, cerca de Barcelona, en Cataluña.¹⁷

Por otro lado, sabemos que entre los años 1835 y 1840 hubo una gran actividad esclavista en el otro lado del Atlántico, por ejemplo, en las islas de Cabo Verde. En las fuentes existentes en la aduana (*alfândega*) de Praia en la isla San Thiago de las islas de Cabo Verde, en estos años tampoco, aparecen menciones directas de los barcos *Amistad*, *Bella Antonia* o *Vapor Príncipeño*, ni de Ramón Ferrer (pero de Rosello sí).¹⁸ ¿Llevaba Ferrer otro nombre, un alias o *nom de guerre* en el Atlántico y en las costas de África – una atlantización bajo nombre falso y un Atlántico oculto con nombres cambiantes?

17 “Diario de Vitacora para la navegacion de la Polacra-goleta la Bella Antonia de la matricula de Barcelona al mando del Capitan D. José Zaragoza 3.^o Piloto de la mat.a de Villa Joyosa desde [sic] Pto. de Barcelona al de la Habana y regreso por el 2.^o Piloto D. Buenav.a Adroher de la matricula de San Pol distrito de Arenys encargado de su derrota y embarcado en dcho. Buque el día 2 de Diz.bre de 1834”, en: Arxiu Històric Municipal Fidel Fita, Arenys de Mar, Còdex 1111: “Parte de los Viages de Buenaventura Adroher y Fontrodona”, 1828-1851; otra huella de un barco de este nombre aparece en una lista sobre “negros importados” a Puerto del Príncipe en 1819: “En 18. de Diciembre del propio año [1819] D.n Pablo Triciny consignatario del bergantin español Bella Ant.a por id. 60 negros”, en: AGI Sevilla, Cuba, 2169, 1832-1839, Documentación varia: “Noticia de los negros bozales introducidos de la costa de Africa que pagaron el arbitro del derecho extraordinario en virtud de lo dispuesto por las autoridades de la isla en 7 de Marzo de 1818 al respecto de seis pesos por barones y nada por las hembras”, Puerto Príncipe, 3 de Julio de 1832 (copia original), firmada por Juan Nepom.o de Arocha.

18 Este “Rosello” aparece como capitán de la goleta “[escuna] ‘Prompta’”, 77 toneladas, en la noticia de la aduana de Praia, Santiago: “entrada a Escuna Hespanhola = Prompta = 77 toneladas = Cappitão Joze Rosello, vinda de Habana a Ilha da BoaVista com quarenta dias de viagem e vinte a quatro horas daquella a esta Ilha. Nove pessoas de tripolação, das quaes declaron ter che [se] fugido sete na ditta Ilha da BoaVista.Carga tabaco e Polvora”, en: IAHN CV, Reportição prov. dos serv. das Alfândegas. Livro de entradas dos navios de longo curso, Abril de 1837 a 17 de Fevereiro de 1840, Alfândega Praia; f. 61r, Março 30 [1838], No. 90.

2. Africanos se rebelan contra la atlantización y la inmigración forzada: las muertes de Ramón Ferrer y Celestino Ferrer

En la noche del 30 de junio al 1 de julio de 1839, Ramón Ferrer y su cocinero Celestino Ferrer encuentran la muerte.¹⁹ Estas muertes y la rebelión que las causó eran parte de la masiva resistencia de cautivos contra su commodificación en el Atlántico (atlantización). Al igual que a nivel *macro*, también hubo resistencias y rebeliones en otros niveles (Taylor 2006: 151-156 [“The Case of the Amistad”], también 179-213 [“Chronology of Shipboard Slave Revolts, 1509-1865”]). En el caso *micro* del *Amistad*, los inmigrantes forzados, cautivos por derecho africano, *bozales* en Cuba, tras el pasaje del Atlántico (en este caso) y en proceso de ser transformados de cautivos a *esclavos bozales*, se rebelaron contra los inmigrantes catalanes (los cuales, por vías que hasta ahora no conocemos bien, se hicieron capitanes) y contra sus esclavos caribeños criollos. Hasta este día, los negocios y el sistema de contrabando esclavista de Ramón Ferrer, sus compañeros y ayudantes (entre ellos, Celestino y Antonio) habían funcionado bastante bien y casi nunca habían salido a la luz del día. Los intentos de ocultar toda esta actividad ilegal detrás de una imagen de buen comerciante y eficiente capitán de barco humilde habían dado excelentes resultados. Sus labores transcurrían con absoluta normalidad.

Así, la llegada de los cautivos de Lomboko y del barco negrero “portugués” *Teçora* a La Habana a mediados de junio de 1839 transcurrió sin ningún contratiempo.²⁰ La mejor descripción de la llegada de los cautivos a La Habana (al lado de las descripciones de los cautivos mismos) se encuentra en la “Narrativa introductoria” de los papeles publicados del caso *Amistad*:

[...] the Africans all testify that they left Africa about six month since; were landed under cover of the night at a small village or hamlet near

19 Sobre la historia real de la *Amistad* y la película de Spielberg, véase Zeuske (2008a: 271-276). El libro más completo sobre *Amistad* es Jones (1987).

20 Lamentablemente en las relaciones de los jueces de la Comisión Mixta para el año de 1839 no se halla ninguna información al respecto. Para el mes de junio de 1839 la relación menciona bajo llegadas de la costa de Africa: “9th [June] Portug. Sch[oone]r Dos Amigos José Silva Master f.m Sn.Tomé after land.d 413 Africans; 14th D[it]o Josefina A.o Rodriguez d.o d.o 240 [Africans]; 20 d.o Astrea Sabino d.o d.o 440 [Africans]” en: relación 23/1839 de S. Kennedy y C.A. Dalrymple a Palmerston desde la Habana, 15.07.1839. TNA, Foreign Office (FO) 313/17 (1839-1840), pp. 37-28, aquí: p. 37.

Havana, and after ten or twelve days [lo que quiere decir que hicieron marchas nocturnas, MZ] were taken through Havana by night, by the man who had bought them, named *Pipi*, who has since been satisfactorily proved to be [Pepe] Ruiz [...] (Anónimo 1839a: IV-V).

En el testimonio también se mencionan los nombres africanos de las niñas: “*Teme*, alias *Juanna*, *Ka-gue*, alias *Josepha*, *Margui*, alias *Francisca*” (Anónimo 1839b: 7). Al respecto, precisa el comentario de Cinque:

We all came to Havana in same vessel, except the three little girls and Carli – we first saw them in Havana. We sailed from Dumboko or Lom-boko. The little girls are Mendi. Carli [uno de los niños comprados por Pedro Montes, MZ] too from Africa.²¹

Esto nos lleva hacia dos direcciones: primero, a la aparente solidaridad expresada aquí por Cinque en cuanto a sus *shipmates*. Esta importantísima institucionalización de los migrantes forzados en su pasaje por el Atlántico, en Cuba, se llamaba *carabela*; en Brasil, *malungo*; o en holandés criollo *sibbi*. La solidaridad de los cautivos es evidente en todas sus actividades. Pero hay que resaltar que esta solidaridad era básica para toda la historia atlántica (Mintz/Price 1992; Rediker/Pybus/Christopher 2007: 4-5). El rol de traductores es menos conocido pero también muy importante. Uno de éstos, en el caso del *Amistad*, fue John Ferry: “[...] one of several translators from New York who were engaged by Lewis Tappan to communicate with the captives” (Jones 1988: 41). Jones describe a Ferry como un “native of the Kissi [¿Gissi?] tribe in the continental interior who had been kidnapped at the age of about twelve and liberated in Columbia by Simon Bolivar”²² (Jones 1988: 41). John Ferry identificó a Carli como proveniente del Congo.

En el llamado pasaporte (*passport*), término técnico de *licencia*, editado en La Habana el 27 de junio de 1839 y firmado por un tal Martínez [¿Pedro Martínez, el negrero?] en nombre del Capitán General Ezpeleta, se omiten los nombres africanos de los cautivos para darles calificativos que confirmen su condición de *ladinos* (y para falsificar su identidad original). Lo mismo pasa con las tres niñas es-

21 Testimonio de Cinque, 8 de enero de 1840, U.S. District Court, Connecticut, en <www.amistad.mysticseaport.org/library/court/district/1840.1.8.cinquetest.html> (18.05.2007).

22 Para la región de los “Kissi” véase el mapa en Rediker (2007: 83).

clavizadas en tierras de África. Por eso, el documento expresa: “Concedo licencia á las tres negras ladinas nombradas Juana, Francisca, y Josefa, de la propiedad de Don Pedro Montes”.²³ Nadie de los esclavos *bozales* en el sistema escrito de la economía occidental y también de la esclavitud caribeña llevaba su nombre *propio* africano: de esta manera, los barcos y sistemas de escritura fueron las dos estructuras más fuertes y represivas de “hacer el Caribe” con la inmigración africana forzada que tuvo que pasar por el Atlántico, ocultado en esos sistemas de escritura.

Cuando los cautivos traídos desde el fuerte esclavista de Lombo, en la costa de la actual Sierra Leona, por el barco “portugués” *Teçora* (buque que podía haber sido “brasileño” o “bahiano”, también, o hasta “español” bajo pabellón “portugués”)²⁴ llegaron a los barracones de La Habana, estaban en manos de los comerciantes negreros dedicados al tráfico ilegal y sus ayudantes. Entonces los cautivos africanos –después esclavos negros– pasaron, tras el viaje trasatlántico, al poder de los nuevos propietarios, y éstos los embarcaron a bordo del *Amistad*.

23 La primera mención de los nombres *ladinos* del *pasaporte* se hace en el diario de Roger Sherman Baldwin, el abogado de los cautivos. El diario se titula “Slaves case”; se halla entre los papeles personales de Baldwin; véase Yale University Library, Manuscript Collections, Ms 55, Series VII, Box 135, Folder 1243: Baldwin, Roger Sherman Legal Papers Briefs, 1836-39 (sin foliación). La versión impresa es: Anónimo (1840).

24 Sobre el contrabando al Brasil véase Conrad (1969); sobre las técnicas contrabandistas de los negreros *españoles* en las islas de Cabo Verde, que pertenecían al imperio portugués, véase AHU, Cabo Verde, 1836, caixa 54. A los habitantes de Cabo Verde (como también a los de São Tomé e Príncipe) el comercio de esclavos *dentro* de las colonias portuguesas (Cacheu-Cabo Verde-São Tomé-Angola) era permitido. Dejaban a los cautivos africanos a los negreros americanos a precios bastante bajos. Esta estructura de comercio *local* de esclavos y comercio *internacional* (que parece en su estructura fundamental mucho al sistema actual de transportación de masas de pasajeros: *ground transportation* y *international flights*) les permitió a los negreros atlánticos a partir de 1835 de utilizar buques gemelos, uno pasó formalmente a la propiedad de un capitán “portugués” y efectuaba los viajes de *transporte local* y el otro hizo el viaje transatlántico desde La Habana (u otro puerto americano). Cuando los dos buques se encontraron en, decimos, Praia, el del *transporte local* lleno de cautivos, sólo se cambiaba el nombre, capitán y tripulación y, como hechizado, apareció un buque *en lastre*, así el término técnico de barco lleno de esclavos, en el Atlántico. Véase Zeuske (2010: 57-116).

La versión de los jueces de la Comisión Mixta sobre este cambio de dueños consta:

About the beginning of the last month a circumstance occurred which we think deserving of being mentioned. A planter from the interior of the island having come to this City, to purchase Slaves & Stores for the use of his Estate, chartered a small Schooner named the *Amistad*, on board of which he put the Stores & 49 Bozal negroes whom he had bought at one of the Barracones, and dispatched than to the Port of Nuevitas on the East of the Island. Before however they reached that place, the Negroes rose up against the crew, killed the Master who was also owner of the Vessel, and one or two other men, while two others of the sailors got into a boat & escaped. The Negroes then sailed northward, and the report is that they have arrived at Nassau, though the Spanish Brig of War *Cubano* was send out immediately to search for them.²⁵

El capitán negrero Ramón Ferrer, junto con José Ruiz y Pedro Montes, habían obtenido por soborno y corrupción (denominación de aquel entonces para el término jurídico *cohecho*) –casi un sistema económico-cultural propio del Caribe– papeles legales, los mencionados *pasaportes* o *licencias*, que incluyeron dos listas de esclavos, en las que los esclavizados en África eran inscritos como *negros ladinos*, es decir como si hablaran el idioma español y como nacidos en un territorio bajo control de España²⁶ (hoy se diría *criollos*) y, según el documento falsificado, como si hubiesen llegado a La Habana desde el interior de la isla. En la versión de los cautivos africanos sublevados en el *Amistad*, la llegada a América por el puerto de La Habana y su ubicación en los barracones es otra: era un *passage* cruel de “tres lunas” (más que de sesenta días) por mar, y unas diez noches y días en marcha desde el punto de alijo en la costa de Cuba hasta La Habana.²⁷

25 Relación 28/1839 de S. Kennedy y C.A. Dalrymple a Palmerston desde La Habana, 22 de agosto de 1839. TNA, FO 313/17 (1839-1840), pp. 43-45, aquí: p. 44.

26 Estos documentos fueron confiscados a bordo de la goleta *Amistad* por las autoridades norteamericanas. Se encuentran en los *National Archives* de los EE.UU., véase: <www.amistad.org/File:///A:/Ezpeleta> (25.06.2007).

27 “Three moons [lunas, es decir, tres ciclos lunares] from Africa to Havana 10 nights in Havana” (Testimonio de Cinque, 08.01.1840, U.S. District Court, Connecticut, en <www.amistad.mysticseaport.org/library/court/district/1840.1.8.cinquetest.html>). En general, los cautivos y esclavizados tenían totalmente otra memoria del pasaje desde sus patrias hasta el Caribe. Y también es muy generalizado que nunca fijaron sus memorias por escrito como Cinque (legalmente nunca fue esclavo).

El texto más importante que describe las manipulaciones de papeles falsificados dentro este sistema de manipulaciones y corrupción proviene de la pluma del antropólogo e investigador cubano Fernando Ortiz. Ortiz subraya al comienzo una predisposición absolutamente indispensable para las manipulaciones contrabandistas: “Los barcos negreros tuvieron en Cuba el privilegio, negado a los demás buques, de entrar en puerto durante la noche” (Ortiz [1916] 1976: 163; Arnalte 2001). Fernando Ortiz menciona también otras maneras fraudulentas para las que era indispensable la red burocrática creada por los negreros y los Capitanes Generales. Ese sistema de cohecho había sido desarrollado en la década del treinta y había alcanzado niveles alarmantes después de 1835.

3. La rebelión

En La Habana, oficialmente se conoció la noticia de la rebelión por el periódico, *Noticioso de Ambos Mundos. Dedicado á las Artes, Comercio, Agricultura, Política y Bellas Letras* que publicó un artículo “Sobre los sucesos de ‘Amistad’”. En realidad, este texto recoge la narración de los sucesos por parte de los propietarios españoles Ruiz y Montes (Jones 1988: 23, nota al pie 24):

La goleta Amistad, 45 toneladas, capitán Ramón Ferrer, salió el 28 de Junio de 1839 de La Habana, con destino al surgidero de Guanaja, que se halla 14 leguas distante de Puerto Príncipe y 110 leguas de La Habana. La goleta llevó dos personas de tripulación – Jacinto Verdagué, natural de Cataluña y Manuel Padilla, natural de Santo Domingo [que puede ser un liberto de Santo Domingo, MZ].²⁸

Celestino era cocinero. A bordo estuvo un *negrito*, también esclavo de Ferrer, de 16 años de edad. La goleta transportaba dos

pasajeros, uno Don José Ruiz (conocido como Pepe o “pipi” en palabras de Cinque), natural de Rodezno, en Castilla vieja, 24 años de edad y Don Pedro Montes, natural de Tortosa, Cataluña, de 58 años, ambos vecinos de Puerto Príncipe, Cuba. El cargamento: 53 negros, de los cuales 49, incluyendo a Cinqué [también Cinque y otros nombres, como Sengbe

28 *Noticioso de Ambos Mundos. Dedicado á las Artes, Comercio, Agricultura, Política y Bellas Letras*, Año 4, Nueva York, Sábado, Septiembre 28 de 1839, No. 196, p. 1, en: ANC, GSC, leg. 1272, no. 49909 (Julio de 1839): “El C.S. Comandante Gral. de Marina sobre la sublevacion ejecutada por los negros que conducia la Goleta costera nombrada la Amistad” (sin foliación general, pero hay sendos documentos foliados).

Pie, ver: Osagie 2000: 5, nota 11] pertenecieron a Ruiz y tres niñas y un niño captivos, propiedad de Montes.²⁹

Al tercer día del viaje, después de una tormenta, solamente estaban despiertos la guardia del timón y los esclavos que se encontraron “parte en la bodega, parte en la cubierta”. Hubo un ruido y todos se levantaban. Pedro Montes, propietario de los cuatro niños esclavos y uno de los pasajeros vio que “estaban matando los esclavos al cocinero”.³⁰

No sabemos qué había pasado entre los cautivos africanos a bordo del *Amistad* y Celestino³¹ —que parece haber sido el verdadero motivo (no la causa) de la rebelión—, porque las contradicciones (o posibles redes de solidaridad) entre cautivos y criollos del Atlántico, que a veces eran también descendientes de esclavos, en el *Amistad* no funcionaron o se habían roto en este caso concreto. Los dos motivos de la rebelión eran, sin duda, problemas de la dieta — uno imaginario (el chiste malicioso del cocinero que los blancos se iban a comer los negros) y el otro real, basado en el hecho de que el capitán Ferrer había dado la orden de darles a los cautivos sólo la mitad de la ración normal de la dieta y también la mitad del agua. Cinque lo dice claramente en su testimonio, haciendo hincapié en las atrocidades del capitán como también en el chiste de Celestino:

On board the Sch-[ooner] Amistad half eat – half drink. The cook told us they carry us to some place and kill and eat us. We were beaten. Pepe [José Ruiz, MZ] told sailors to beat us. Pedro did not. The Capt. and sailors whip them. Pepe did not whip. They whipped Kimbo, Sesse, Bur-nah. Pepe was present.³²

Los cautivos, de todas formas, tenían éxito con su rebelión. Con el deseo de regresar a su tierra, nombrada África por los negreros, llegaron a los Estados Unidos. Sin esta rebelión, Cinque y sus compañeros hubieran sido esclavos *normales* en Cuba o en el Caribe, esclavos *bozales* con un nombre español.

29 Ibid. El nombre de Sengbe Pie es una invención del profesor de Yale, Arthur Abraham.

30 Ibid.

31 Osagie hace una síntesis de todos los testimonios sobre el particular, diciendo que el cocinero le contaba a los cautivos que ellos “were to be killed, salted, and cooked as meat for their Spanish owners” [serán asesinados, ensalados y cocinados como carne para sus propietarios españoles], véase Osagie (2000: 5).

32 <www.amistad.mysticseaport.org/library/court/district/1840.1.8.cinquetest.html> (18.05.2007).

4. Las huellas atlánticas: *La Amistad* de Cuba

Las consecuencias oficiales más importantes de la muerte de Ramón Ferrer en la noche de 1839 fueron unas acusaciones de sus compañeros contrabandistas y una investigación, más o menos forzada, por parte del fiscal de la Comandancia de la Marina en La Habana, seguido por un proceso de *Declaración de herencia* por parte de su esposa, ahora viuda, Juana González. El otro muerto de la tripulación, Celestino, cayó prácticamente en el olvido, pues sólo algunas pocas huellas de papel sobre su estatus de cocinero esclavo representan su memoria en los archivos. Las contradicciones del sistema de contrabando, dentro de un sistema *normal* de una economía escrita y un sistema de tratados internacionales *para Inglés ver*, hacían que los participantes de la red de contrabando de Ramón Ferrer tuvieran que fijar sus derechos y pretensiones en procesos legales escritos en textos y documentos oficiales. Es como si fuera arrebatado un velo negro, *a long black veil*, a los secretos del Atlántico oculto y de la acumulación de capitales en el contrabando de esclavos y, por supuesto, en lo que nosotros llamamos *modernidad atlántica*. Por supuesto, no todos los secretos son develados porque hubo, como hemos descrito más arriba, por lo menos dos historias en estos papeles – una a la luz del día y otra nocturna.

La huella documental más importante de la investigación del fiscal de la Comandancia de la Marina de La Habana y de los subsiguientes procesos legales, se halla, primero, en el legajo con el título: “El C.S. Comandante Gral. de Marina sobre la sublevacion ejecutada por los negros que conducia la Goleta costera nombrada la Amistad”³³ y, segundo, ya mencionado, en un legajo de intestado en la Escribanía de Marina con el título “Ferrer, Ramón. Intestado de D. Ramon Ferrer”.³⁴

Las primeras investigaciones de las autoridades coloniales se hicieron en Guanaja [de vez en cuando también: Las Guanajas]. Aparecen recogidos en el expediente, la red de personas y las listas sobre trabajos y servicios que todavía no fueron pagados por parte de Ferrer (una de 873 pesos y 6 reales³⁵ y otra en 528 pesos y 1½ reales).³⁶ Fi-

33 ANC, GSC, leg. 1272, no. 49909 (Julio de 1839).

34 ANC, Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839).

35 ANC, Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839), f. 30r/v: firmado por D. Antonio Rivas, Guanaja, 07.10.1839.

nalmente, uno de los socios de Ramón Ferrer en Guanaja, D. Antonio Rivas, declara que “Ferrer tenía conmigo algunas cuentas pendientes q.e prometió solventarme al regreso del viaje en q.e pereció”.³⁷ Otros también querían salvar su dinero invertido en la atlantización oculta por papeles falsificados.³⁸

Todo eso demuestra aspectos fundamentales de la organización del negocio de contrabando en Puerto Príncipe (y en cierto sentido el de todo el Caribe hispánico y *Les Amériques* francesas). Si se utiliza el concepto de *story telling* ante la ley (Rose 1994), se revela una historia multifacética: por un lado, una historia sumamente empírica y local de barcos, cuentas abiertas, trabajos, lanchas y sumas de dinero en un lugar distante de la capital habanera. Por otro lado, aparece una historia no hablada y nocturna, una historia del *hidden Atlantic* esclavista, la cual tampoco podemos leer hoy, pero que todos los que estuvieron implicados en la investigación del fiscal de aquel entonces conocen, es decir, la historia sobre el contrabando de esclavos *bozales*, sobre criollos del Atlántico, y sobre la atlantización del Caribe desde África.³⁹

Muchos de los comerciantes fueron cómplices de las actividades ilegales que acontecían en La Guanaja y que venían siendo denunciadas desde 1821 cuando se expresaba:

[...] es bien sabido que en el citado Surgidero trafica diariamente un sinnúmero de embarcaciones por donde le viene de todas partes en corso a los habitantes de esta ciudad [Puerto Príncipe]. De él salen para casi todos los pueblos de la isla, y aun para los Extranjeros, los frutos que aquí elaboran, y en ello se invierten muchos miles de pesos.⁴⁰

La Guanaja era el punto de intersección de la región ganadera de Puerto del Príncipe (Camagüey) —una sabana gigantesca en el centro de la

36 ANC, Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839), f. 31r/v: firmado por D. Antonio Rivas, Guanaja, 07.10.1839.

37 ANC, Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839), f. 32r/v: firmado por D. Antonio Rivas, Guanaja, 07.10.1839.

38 ANC, Escribanía de Marina (1840): “Incidente al intestado D. Ramon Ferrer, formado para tratar del pago hecho á D. Franco Ledres”, f. 11r, Guanaja, 15.06.1839.

39 Sobre la vida de los marineros junto a los cautivos en los barcos, véase: Christopher 2006 (lamentablemente sólo para el Atlántico británico-americano).

40 Museo Histórico Ignacio Agramonte, Camagüey. Documentos: “Expediente relativo a la construcción del fuerte en el Surgidero de Guanajas (1821)”.

isla de Cuba, llena de ganados y caballos— con el *mar del norte*, el Golfo de México y el Atlántico.

Las autoridades hispanas convocaron también a la esposa de Ramón Ferrer. Ésta residía en La Habana. Parece que ella primero se negó por motivos de “enfermedad”. El peligro para su futuro, originado por las reclamaciones de los socios y cómplices de Ramón Ferrer, hace que Juana González, en el año 1840, colabore en cierto sentido con las autoridades coloniales del puerto de La Habana. La causa estribaba en que Ramón Ferrer había muerto sin dejar un testamento (*intestado*), en el Atlántico oculto circulaba mucho dinero sucio y nadie quiso hablar abiertamente sobre un proceso que hoy se llamaría *following the money*. Y la viuda, para no perder el dinero de su consorte debido a sus antiguos cómplices, necesitaba el apoyo del fiscal. En la complicada operación judicial trata de presentarse, por un lado, como una “pobre y humilde viuda” de un capitán costero y, por otro, busca omitir la posible amplitud de las operaciones de contrabando de su esposo muerto. En realidad, sólo esta magnitud podía —y puede— explicar las significativas cifras de dinero destinadas para invertir en la línea de vapor y los demás barcos, las compras de materiales para construir ferrocarriles por parte de Ferrer (o para las infraestructuras de Guanaja, etc.). En un “Interrogatorio cerrado”, el fiscal de guerra del Apostadero de La Habana le presenta a Juana González una “lista de preguntas”. Este cuestionario contiene, entre otros, los siguientes puntos:

Primero: diga que es cierto q.e su difunto consorte se empleó durante muchos años en la navegacion entre este Puerto y los de Nuevitas y Guanaja [...].

Segundo: Diga si es cierto tambien q.e siempre lo hizo [la navegación] con embarcaciones de su propiedad, y ultimamente en la Goleta Amistad [...].

Tercero: Diga que otros buques ámas del nombrado, reconocia como de la propiedad de Ferrer, y cuya conservacion y custodia tuviera encomendada á algun compañero ó amigo.⁴¹

A las preguntas de esta lista, que llegan a un total de 16, Juana González responde con el asesoramiento de un abogado el 4 de junio de

41 ANC, Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839): “Ferrer, Ramón. Intestado de D. Ramon Ferrer”, f. 93r-97v, La Habana, Regla, interrogatorio cerrado de D.a Juana Gonzalez, en la morada de D. Juana Gonzalez, 04.06.1840.

1840. Lo hace en su casa bajo juramento y siguiendo el orden del cuestionario, de la manera siguiente:

Primeramente: ... contestó: que es cierto el contenido de la pregunta [...]
 Al segundo: q.e del propio modo es cierto los que se le pregunta [...]
 Al tercero: que ademas de la goleta Amistad era de la propiedad de su consorte la titulada Bella Antonia, que fué apresada por los ingleses, habrá tres años, poco más o menos, en un viaje que dió á la costa de Africa, y q.e la mandaba un joven de nacion portuguesa, q.e segun quiere recordar se nombraba Alberto ó Roberto, q.e un tal Bascó [⁴²] q.e hoy se halla en el hospital de San Juan de Dios iba en clase de marinero [...].⁴³

Esta última información es una sensacional revelación. Es la huella más importante de la atlantización. Con esta información queda fijado sobre papel que Ferrer no sólo estuvo involucrado en el *pequeño*, pero por sí bastante extendido negocio de comercio de cabotaje catalán de esclavos, sino tuvo, alrededor de 1836 o 1838, según las palabras de Juana González, un *gran* negocio transatlántico, más bien reconocido en el mundo del negocio como especialidad de portugueses en un barco con el nombre de su hija. Por eso, podemos imaginar el alcance y la participación familiar en el mismo cuando en febrero de 1836 se menciona también a su hermano Damián como patrón del *Amistad*.⁴⁴ En la respuesta al cuestionario se precisaba que “la mandaba un joven de nación portuguesa” (que puede referirse a un “joven” de Recife, Luanda o Bahia también, lo repetimos). Puede ser que Ferrer organizó el negocio en Cuba y mandó a uno de los capitanes “portugueses” — experimentados en el tráfico africano y transatlántico que frecuentemente arribaban a La Habana.⁴⁵ Puede ser, también, que Ruiz conoció a este “capitán portugués” ya que Cinque/Sengbe Pie en su testimonio ante el juez en New Haven menciona que: “First saw Pepe [José Ruiz,

42 Un Bartolomé Bascó de la villa de Sitges, provincia de Tarragona, pidió el 19 de febrero de 1823 pasaporte para viajar a Santiago de Cuba; véase AGI, Santo Domingo, leg. 2203, 1821 a 1823: “Registros y Expedientes sobre licencias de embarque: Cuba” (sin foliación).

43 ANC, Escribanía de Marina, leg. 39, no. 385 (1839): “Ferrer, Ramón. Intestado de D. Ramon Ferrer”, f. 93r-97v, La Habana, Regla, interrogatorio cerrado de D.a Juana Gonzalez, en la morada de D. Juana Gonzalez, 04.06.1840, f. 96r/96v.

44 ANC, FM, leg. 2344, no. Aa (1836): “Entrada de la Goleta Española Cos.[ter]ja Amistad su patron D.n Damian Ferrer procedente de la Habana con diez y seis permisos. Anclada en Guanaja el 18 de Feb.o”.

45 Las fuentes de Praia, en la isla Santiago de Caboverde, están llenas de informaciones y protocolos notariales al respecto; véase también Clarence-Smith (1984).

MZ] in Havana – prison house. Pepe feel of me – said ‘Fine’, ‘fine’. The man that brought us from Lomboko was with Pepe at that time”.⁴⁶ Sin embargo es posible que se tratara de otro capitán distinto.

Por el problema de las diferentes historias, nos hallamos aquí posiblemente delante de una historia media verídica, media falsa (y, por supuesto, un tópico importante de futuras investigaciones). Las partes empíricas de la historia presentadas por Juana González (nombres y fechas) pueden ser reales y sirven para presentarse como pobre viuda que ha perdido su dinero por el fracaso del intento de comercio transatlántico. Lo que la esposa del capitán muerto no menciona es que pudo haber habido más viajes transatlánticos de la *Bella Antonia* (o *Nueva Antonia*, con ganancias altas, pero ese barco también puede ser otro barco nuevo después de la pérdida de la *Bella Antonia*)⁴⁷ y del *Vapor Príncipeño*. Puede ser, también, que cambiaron el nombre y la bandera de los barcos (una operación frecuente después del tratado de 1835 entre Gran Bretaña y España):⁴⁸ lo que parece haber sucedido en el viaje de Cinque y los demás cautivos. En verdad, el nombre de *Teçora*, bajo bandera portuguesa, parece ser uno de estos casos.

La *Teçora*, como sabemos, fue el barco que llevó los cautivos del “Amistad case” de Lomboko en el país de los Vai, una región de operaciones de Pedro Blanco en África, el “Rothschild de los negreros” que residía en Río Gallinas, a La Habana (Jones 1983: 49-51; García Cantús 2006). Eso confirma el interrogatorio que Lewis Tappan hace a los cautivos:

The river on whose banks the interpreter [John Ferry, MZ] was born is called the Moau. – It runs through the district where Jingua [Cinque] was born to the sea. It is sometimes very deep. They stated that they had been in battles, in their own country, using muskets, but had never been kidnappers. I would never take any advantage of any one, said Jingua, but would always defend myself. Bowle said his oldest brother was in debt, and they sold him, to pay it. They have no money there, said he, and trade away to the Spaniards, for powder and guns. Bowle said there was

46 <www.amistad.mysticseaport.org/library/court/district/1840.1.8.cinquestest.html>.

47 La mención de una “polacra goleta” nombrada *Bella Antonia* para el año de 1836, la hemos encontrado en una base de datos en un artículo sobre diarios de navegación y clima, véase Prohom Durán/Barriendos Vallvé (2004: 525).

48 ANC, GSC, leg. 840, No. 28246 (1835): “Tratado entre España e Inglaterra para la represión de la trata de africanos”, véase también Cantillo (1843: 857-867).

great slavery in Gallinas. – (This is the place where Don Blanco, the great slave trader, pursues his hellish business).⁴⁹

En general tocamos con estos viajes –o estos (posibles) viajes de la *Bella Antonia* (y tal vez de otros barcos de Ferrer)– nombres y alias en buques salidos de puertos cubanos que desconocemos; uno de los sectores importantes, pero más o menos intencionalmente ocultos, de otra dimensión de la transculturación atlántica, digamos horizontal, entre las culturas cubana y brasileño-portuguesa: la cultura oculta de la trata atlántica-africana, de navíos, capitanes y traficantes portugueses-ibéricos. Mientras las redes intra-cubanas y caribeñas se hallaban más bien bajo el control de catalanes y otros españoles, las redes transatlánticas se hallaban bajo el control “portugués”; ambas culturas con sus profesionales de la trata, rodeados de los aún menos visibles criollos atlánticos (intérpretes, grumetes, prácticos, guardias, marineros, cocineros y hasta músicos), hacen que estas dos culturas –la hispano-cubana y la brasileña-portuguesa– sean culturas del Atlántico ibérico, del *hidden Atlantic* del siglo XIX. Sobre todo porque estas culturas consistían no sólo en los tanta veces repetidos mapas de movimientos vectoriales del África hacia las Américas (y el lugar que ocupa este *transporte* en las biografías y memorias de millones de cautivos y esclavizados), sino también en el movimiento opuesto: desde las Américas hacia, digamos, las Áfricas atlánticas. En los miles y más de miles de movimientos de barcos negreros entre África, América y otra vez África se formó un espacio, tal vez el espacio más importante de la historia moderna: el Atlántico oculto y negrero del siglo XIX.

Importantes comienzos de las transculturaciones ocultas entre Cuba y Brasil, entre África y el Caribe, entre participantes de la trata (*blancos* y *negros*, pero en primer lugar todos los criollos del Atlántico) y víctimas de la trata (*negroes*, *pretos*, *bozales*) se dieron en lugares costeros de África (Lovejoy/Law 1997; Alencastro 2000; Lovejoy 2004; Law 2004; Salmoral 2002; Heywood 2002). No tanto para Ramón Ferrer porque el negocio “portugués” de 1836-1838 le resultó fallido y, también, por la muerte que le dieron los esclavizados des-

49 <www.amistad.mysticseaport.org/library/news/nyca/amistad.library.fmp?-database=amistad.library.fmp&-layout=html&-response=%2fsearch%2fframeset.lasso&fullURL=%22/library/news/nyca/1839.09.13.cinquesint%22&-search> (18.07.2007).

pués de su pasaje hacia Cuba en el barco negrero portugués *Teçora*. Todo indica que Ferrer no tuvo éxito, a largo plazo, en su empeño de ampliar su negocio ilícito y en basarse más tiempo en estas redes atlánticas y transculturales de una acumulación primaria.

5. *Follow the money*: La esclavitud en el Caribe, en el Atlántico, la modernidad tecnológica y cómo se financiaba todo eso

Hay una dimensión más en esa atlántización, en esta cultura transcultural de negreros y criollos del mar en el Caribe, en el Brasil y en el Atlántico. Los nombres de los clientes, cómplices y socios de Ferrer, pero sobre todo los de las declaraciones en las investigaciones del fiscal de la Comandancia de la Marina, nos permiten poner al contrabandista y capitán de goleta Ramón Ferrer dentro de un cuadro más amplio del mundo atlántico de aquel entonces y de la atlantización del Caribe. En primer lugar, nos deja ver la parte visible de esta modernidad atlántica: la parte de las inversiones, de la técnica, de la ciencia, de las acumulaciones (primero en cuerpos humanos, después en dinero) y de las tecnologías modernas, así como la de los discursos modernizantes y hasta las visualizaciones. Ahora bien, la rebelión y el caso jurídico del *Amistad*, así como su historia real nocturna, nos enseñan también la parte oculta: la de la violencia, del hambre, de la violación constante de las leyes, del *kidnapping* y del comercio de cuerpos humanos (*esclavos*), que se hallaba en pleno auge, aunque oficialmente prohibido. Esa parte nos demuestra, también, la operación básica de acumulación: se trataba de convertir a cuerpos humanos de África, mediante un pasaje, en comodidades que en el Caribe o en operaciones financieras en Europa se convierten, otra vez, en dinero y capital. Modernidad, barcos y ciencia (y en el caso de los negreros ibéricos, la religión conservadora), así como los capitales atlánticos, eran parte de esta cultura oculta que se extendía desde África y Europa hasta las Américas atlánticas y cuya parte central era el Caribe. Era la época de un desarrollo rápido de técnicas y tecnologías, vulgarmente llamada Revolución industrial. En Estados Unidos, todavía en plena expansión colonial, se trataba de la era *jacksoniana*, de los canales y de los primeros ferrocarriles a partir de 1833. Ferrer, por ejemplo, era un pionero muy moderno dentro de esta modernidad, con sus transportes de masas de individuos en el vapor *Principeño*.

Para la mayoría de las sociedades plantacionistas y esclavistas de las Américas (y sobre todo para Cuba y Puerto Rico), esto significaba en primer lugar grandes inversiones para la producción de azúcar con la consiguiente modernización de las infraestructuras (nuevas maquinarias, construcción de muelles, vías, ferrocarriles y buques de vapor) (Eltis/Lewis/Sokoloff 2004). Ya Humboldt, en 1800 y 1804, había observado esta fiebre de modernización tecnológica entre los esclavistas cubanos. Pero entre 1830 y 1840, la historia social y la historia política cambiaron: la vieja élite de la oligarquía azucarera de La Habana, Trinidad, Matanzas y Santiago perdió progresivamente su papel hegemónico en la sociedad cubana como pasó también a las viejas élites en otras sociedades caribeñas. En primer lugar, porque no controlaban suficiente capital para modernizarse – un hecho del cual ya el *gran Pancho*, Francisco de Arango, se había quejado delante de Alexander von Humboldt (Zeuske 2005; 2008b). El capital, hoy se diría *venture capital*, estaba en manos de los comerciantes y, aún más preciso: en manos de los comerciantes negreros, los famosos *mongos*, que después de decenios en la oscuridad del Atlántico esclavista oculto, aparecían en los grandes centros comerciales con sumas gigantícas de dinero, casi como los Monte Cristos del Atlántico. Surgió una nueva élite transatlántica e hispano-cubana. Visiblemente esta élite fue organizada entre Madrid, Barcelona y La Habana, así como –oficialmente no visible– en puntos costeros de África (aunque no todos hicieron el negocio personalmente, pero algunos sí, como Pedro Blanco y Theodor Canot), pero con ramificaciones por toda la isla de Cuba y en muchas regiones del Caribe (Mouser 1979; Jones 1981; 1983; Johnson/Jones 1980; Novás Calvo 1999; Bahamonde Magro/Cayuela Fernández 1992; Rodrigo y Alharilla 1998; 2000; 2002; 2003; Fradera 2005). Muchos de los magnates de esta élite provenían del grupo de grandes comerciantes transatlánticos. Los agentes más agresivos de estos grandes comerciantes, pero también ansiosos de ganarse su propio estatus, eran hombres cuya oriundez los ubicaba entre los “catalanes” como Ramón Ferrer y Saturnino Carriás, el tío de José Ruiz. Si los integrantes de este grupo de inmigrantes europeos, llegados al Caribe entre 1820 y 1830, sobrevivían sus operaciones en el mundo oculto del Atlántico esclavista y la resistencia de los inmigrantes forzados, e invertían sus capitales esclavistas bien, aparecían después de 1856/60 como la nueva élite caribeña y atlántica. Tal fue el caso de uno de los

socios de Ferrer, José Martorell y Peña, que más tarde era empresario de una gran flota de barcos de transporte transatlántico (Rodrigo y Alharilla 2007). Seguro que Ramón Ferrer había soñado con este estatus, pero murió en el camino. El riesgo era alto.

6. Conclusión

Los documentos sobre la cuestión de dónde surgió el dinero para las grandes operaciones de la modernidad esclavista en el Caribe, tanto comerciales como de construcción (de ferrocarriles, por ejemplo), relaciona a Cuba con el centro de la Revolución industrial, tradicionalmente conocida como un movimiento modernizador *sin color*, la modernidad de Occidente. Con el caso del *Amistad* y sus redes alrededor de Cuba y vínculos con Puerto Rico, España, Brasil, África, Inglaterra y Estados Unidos, se abre otra ventana más para demostrar –como ya se ha discutido a partir del trabajo de Eric Williams y otros (Solow 1985; 1987; Blackburn 1997)⁵⁰– que la Revolución industrial en esencia tenía mucho que ver con la trata esclavista y con muchas otras dimensiones del Atlántico oculto (*hidden Atlantic*), como, por ejemplo, la transculturación entre el Caribe y Brasil, la atlantización real o la resistencia contra la trata.

En el *Archivo de Camagüey* también se encuentran papeles de Pedro Montes, otro pasajero del *Amistad* en su viaje final. Parece que no le fue muy bien en los negocios después de la rebelión en el *Amistad*. En su testamento dictaba:

En el nombre de Dios amen: sepase que yo D. Pedro Montes [1839 58 años de edad, ahora más o menos 61-62 años de edad, MZ], hijo legítimo de Don Gabriel Montes y D.a Rosa Fabregat naturales de la Ciudad de Tortosa Provincia de Cataluña, difuntos, estando sano en mi entero acuerdo y cabal memoria [...] declaro:

que fui casado y velado en primeras nupcias [la primera esposa había muerto y sólo le quedó un hijo, MZ] [...] en segundas nupcias lo soy con Ana Toro en cuyo matrimonio tenemos por nuestros legítimos hijos á D.a Emilia y D. Vicente Ferrer [desconocemos porque los hijos de la segunda esposa de Montes llevaban el apellido Ferrer, MZ]. Aporto mi esposa valor de mil pesos en numerario y efectos que todo esta reducido a plata el día de hoy, y yo llebe la suma de cinco mil quinientos pesos sin los intereses que conducia en el buque que apresaron en el Norte de

50 Véase en cuanto a la acumulación de capitales en las Américas Eltis/Sokoloff (2004). Este estudio nos parece de mayor interés para el caso de Cuba.

America los cuales se hallan en poder de aquel Gobierno [esta es la más directa mención del caso *Amistad* en la documentación oficial, MZ].⁵¹

También Pedro Montes da “Poder general” a D. Cayetano Corvizón, para defender sus derechos contra la Fiscalía de la Marina y contra sus acreedores.⁵²

Esta es otra de las menciones directas de la atlantización oculta, del dinero esclavista y, claro, también de la rebelión de los esclavizados bajo el liderazgo de Cinque en las huellas documentales de los comerciantes y modernizadores. Y el destino de Pedro Montes, con José Ruiz posiblemente único testigo ocular de la rebelión, nos enseña –al lado de la muerte de Ramón Ferrer (y del cocinero Celestino Ferrer)– los *riesgos* de los negocios esclavistas y de la atlantización (incluso para esclavos como Celestino cuando asumen una posición no-solidaria). Nos demuestra otra de las posibilidades de desarrollo en Occidente: la regularización de este proceso caótico y, en sus partes ocultas, absolutamente inhumano, por las leyes de un Estado poderoso (o Estados) dispuesto a aplicar los códigos legales contra las dimensiones prohibidas de la acumulación primitiva de capital basada en el comercio negrero y en la atlantización real, pero oculta (Horton/ Horton 2005; Davis 2006).

En cuanto a las dos migraciones atlánticas que “hacen el Caribe” y la Cuba grande (de ingenios y esclavitud masiva), la vertiente europea y la vertiente africana, el caso *Amistad* demuestra que en las grandes estructuras (que por lo general privilegiaron a los emigrantes de la vertiente europea, aunque estas al comienzo eran tan pobres como los africanos) siempre hubo espacios de *agency* también para la vertiente africana (normalmente la esclavizada). Los cautivos del *Amistad*, con su rebelión, pudieron rectificar los resultados de la atlantización extremadamente negativos para ellos, y regresar a su patria.

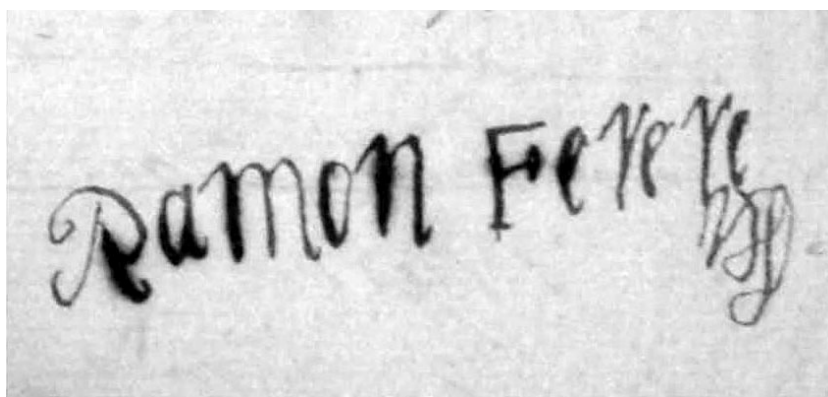
Y todo esto nos demuestra, además, que el Atlántico oculto del siglo XIX pone en tela de juicio una modernidad en la cual exclusivamente participaban actores de Norteamérica y Europa. Más bien, junto con los procesos básicos del *slaving*, se trataría de una modernidad atlántica en la cual, incluyendo África, no solamente confluyen ele-

51 AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1842, “Testam.to”, f. 93r-93v, Puerto Príncipe, 18.05.1842.

52 AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1842, “Poder gral”, f. 95r, Puerto Príncipe, 21.05.1842.

mentos europeos y americanos, sino también africanos. Ellos promueven una transculturación entre diferentes culturas en este gran escenario del Atlántico oculto y del Caribe moderno, fruta de la *máquina* de la esclavitud y del contrabando de esclavos. Así se hizo el Caribe.

Fig. 2: Firma Ferrer

A black and white photograph of a handwritten signature in dark ink on a light-colored, textured paper. The signature is written in a cursive, somewhat stylized script. It begins with a large, ornate capital 'R' followed by 'amon'. There is a space, then 'Fe', another space, and then 'rrer'. The final 'r' is particularly large and loops back under the word. The overall appearance is that of a historical document.

Fuente: Firma Ramón Ferrer (fotografía propia del autor).

AHPCam, Protocolos Notariales Manuel Martínez Valdés, fondo 155, tomo 1834-1835, "Venta R.1 [Real]", f. 123r., Puerto Príncipe, 26.09.1834.

Bibliografía

- Alencastro, Luiz Felipe de (2000): *O Trato dos Videntes. Formação do Brasil no Atlântico Sul, séculos 16 e 17*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Anónimo (1839a): "Introductory Narrative". En: *Anónimo: The African Captives*. [...], pp. I-VI.
- (1839b): *The African Captives. Trial of the Prisoners of the Amistad on the Writ of Habeas Corpus, before the Circuit Court of the United States, for the District of Connecticut, At Hartford: Judges Thompson and Judson*. Nueva York: 143 Nassau Street. [Beinecke Rare Books and Manuscript Library, Yale University, New Haven, Cb 79110, folio 3].
- (1840): *Africans Taken in the Amistad. Congressional Document, Containing the Correspondence, & c., in Relation to the Captured Africans*. Nueva York: Anti-Slavery Depository, pp. 1-48 (Doc. No. 185). [Beinecke Rare Books and Manuscript Library, Yale University, New Haven, Cb 79110].
- Arnalte, Arturo (1996): "Cónsules, comerciantes y negreros (españoles en Sierra Leona en el siglo XIX)". En: *Estudios Africanos*, X, 18-19, pp. 65-79.
- (2001): *Los últimos esclavos de Cuba. Los niños de la goleta Batans*. Madrid: Alianza.
- Bahamonde Magro, Angel/Cayuela Fernández, José G. (1992): *Hacer las Américas. Las élites coloniales españolas en el siglo XIX*. Madrid: Alianza.
- Barber, John W. (ed.) ([1840] 1990): *A History of the Amistad Captives*. [New Haven, CT: E.L. & J.W. Barber]. Reimpresión en: *Special Journal Reprint of the Journal of the New Haven Colony Historical Society*, 36, 2.
- Blackburn, David (1997): "New World Slavery, Primitive Accumulation and British Industrialization". En: Blackburn, David: *The Making of New World Slavery. From the Baroque to the Modern 1492-1800*. London/New York: Verso, pp. 509-573.
- Cantillo, Alejandro del (1843): *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio*. Madrid: Imprenta de Alegría y Charlain.
- Christopher, Emma (2006): *Slave Ships and their Cargoes, 1730-1807*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Clarence-Smith, William Gervase (1984): "The Portuguese Contribution to the Cuban Slave and Coolie Trades in the Nineteenth Century". En: *Slavery and Abolition*, 5, pp. 25-33.
- Conrad, Robert (1969): "The Contraband Slave Trade to Brazil, 1831-1845". En: *Hispanic American Historical Review (HAHR)*, 49, pp. 617-638.
- Davis, David Brion (2006): "The Amistad Test of Law and Justice". En: Davis, David Brion: *Inhuman Bondage. The Rise and Fall of Slavery in the New World*. New York: Oxford University Press, pp. 12-26.
- Eltis, David/Lewis, Frank/Sokoloff, Kenneth (eds.) (2004): *Slavery in the Development of the Americas*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Falola, Toyin/Childs, Matt (eds.) (2004): *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*. Bloomington: Indiana University Press.

- Fradera, Josep Maria (1984): "La participació catalana en el trafic d'esclaus, 1789-1845". En: *Recerques*, 16, pp. 119-139.
- (2005): *Colonias para después de un imperio*. Barcelona: bellaterra.
- Franco, José Luciano ([1980] ³1996): *Comercio clandestino de esclavos*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales.
- García Cantús, M. Dolores (2006): "Gallinas: En el corazón de las tinieblas". En: García Cantús, M. Dolores: *Fernando Poo: Una aventura colonial española*. 2 Tomos. Barcelona: CEIBA, pp. 131-136.
- Heywood, Linda (ed.) (2002): *Central Africans and Cultural Transformations in the American Diaspora*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Horton, James O./Horton, Lois (2005): *Slavery and the Making of America*. Oxford/New York: Oxford University Press.
- Johnson, M. Sherry (2001): *The Social Transformation of Eighteenth Century Cuba*. Gainesville: University Press of Florida.
- Johnson, Marion/Jones, Adam (1980): "Slaves from the Windward Coast". En: *Journal of African History*, 21, pp. 17-34.
- Jones, Adam (1981): "Theophile Conneau at Galinhas and New Sestos, 1836-1841: A comparison of the Sources". En: *History in Africa*, 8, pp. 89-106.
- (1983): *From Slaves to Palm Kernels. A History of the Galinhas County (West Africa) 1730-1890*. Wiesbaden: Franz Steiner.
- Jones, Howard ([1987] 1988): *Mutiny on the Amistad: The Saga of a Slave Revolt and Its Impact on American Abolition, Law, and Diplomacy*. New York: Oxford University Press. [Paperback].
- Law, Robin (2004): "Yoruba Liberated Slaves Who Returned to West Africa". En: Falola, Toyin/Childs, Matt (eds.): *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*. Bloomington: Indiana University Press, pp. 349-365.
- Lovejoy, Paul E. (2004): "The Yoruba Factor in the Trans-Atlantic Slave Trade". En: Falola, Toyin; Childs, Matt (eds.): *The Yoruba Diaspora in the Atlantic World*. Bloomington: Indiana University Press, pp. 40-55.
- Lovejoy, Paul E./Law, Robin (1997): "The Changing Dimensions of African History: Reappropriating the Diaspora". En: McGrath, Simon/Jedrej, Charles/King, Kenneth/Thompson, Jack (eds.): *Rethinking African History*. Edinburgh: Centre of African Studies, pp. 181-200.
- Marrero Cruz, Eduardo (2006): "Traficante de esclavos y chinos". En: Marrero Cruz, Eduardo: *Julián de Zulueta y Amondo. Promotor del capitalismo en Cuba*. La Habana: Unión, pp. 46-79.
- Mintz, Sidney/Price, Richard (1992): *The Birth of African-American Culture: an Anthropological Perspective*. Boston: Beacon Press.
- Mouser, Bruce L. (1979): "Théophilus Conneau: the Saga of a Tale". En: *History in Africa*, 6, pp. 97-107.
- Novás Calvo, Lino (1999): *El Negrero. Vida novelada de Pedro Blanco Fernández de Trava, prólogo de Abilio Estévez*. Barcelona: Tusquets Editores.
- Ortiz, Fernando ([1916] 1976): "El arribo a Cuba. Privilegios de los barcos negreros. El contrabando favorecido por el cohecho". [En: Ortiz, Fernando: *Hampa afro-*

- cubana: *Los negros esclavos. Estudio sociológico y de derecho público*. La Habana: *Revista Bimestre Cubana*]. Reimpresión en: *Los negros esclavos*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, pp. 163-176.
- Osagie, Iyonolu Folayan (2000): "The Amistad Story in the American Context". En: Osagie, Iyonolu Folayan: *The Amistad Revolt. Memory, Slavery, and the Politics of Identity in the United States and Sierra Leone*. Athens/London: University of Georgia Press, pp. 4-23.
- Prohom Durán, Marc J./Barriendos Vallvé, Mariano (2004): "Los diarios de navegación catalanes: una nueva fuente de datos climáticos sobre los océanos (siglos XVIII a XX)". En: García Codrón, Juan Carlos/Diego Liaño, Conchi/Fdez. de Arróyabe, Pablo/Garmendia, Carolina/Rasilla, Domingo (eds.): *El Clima, entre el mar y la montaña*. Cantabria: Publicaciones de la Asociación Española de Climatología (AEC), Serie A, 4, pp. 519-528.
- Rediker, Markus (2007): "Sierra Leone and the Windward Coast". En: Rediker, Markus: *The Slave Ship. A Human History*. New York: Viking, pp. 82-84.
- Rediker, Markus/Pybus, Cassandra/Christopher, Emma (2007): "Introduction". En: Christopher, Emma/Pybus, Cassandra/Rediker, Marcus (eds.): *Many Middle Passages. Forced Migration and the Making of the Modern World*. Berkeley: University of California Press, pp. 1-19.
- Rodrigo y Alharilla, Martín (1998): "Con un pie en Catalunya y otro en Cuba: la familia Samá, de Vilanova". En: *Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols*, 16, pp. 359-397.
- (2000): *Los Marqueses de Comillas 1817-1925*. Antonio y Claudio López. Madrid: LID.
- (2002): "Los ingenios San Agustín y Lequeitio (Cienfuegos): un estudio de caso sobre la rentabilidad del negocio del azúcar en la transición de la esclavitud al trabajo asalariado (1870-1886)". En: Piqueras, José E. (ed.): *Azúcar y esclavitud en el final del trabajo forzado. Homenaje a M. Moreno Fraginals*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica, pp. 252-268.
- (2003): "Los Goytisolo. De hacendados en Cienfuegos a inversores en Barcelona". En: *Revista de Historia Industrial*, 23, pp. 11-37.
- (2007): "Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor 1830-1870". En: *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 13, pp. 62-92.
- Rose, Carol M. (1994): *Property and Persuasion: Essays on the History, Theory, and Rhetoric of Ownership*. Boulder: Westview Press.
- Salmoral, Manuel Lucena (2002): "Le projet espagnol de transfert en Afrique des esclaves affranchis cubains". En: Castro Henriques, Isabel/Sala-Molins, Louis (eds.): *Dérason, Esclavage et Droit: Les fondements idéologiques et juridiques de la traite négrière et de l'esclavage*. Paris: UNESCO, pp. 365-375.
- Sarracino, Rodolfo (1988): "Odisea de los esclavos en la goleta 'Amistad'". En: Sarracino, Rodolfo (ed.): *Los que volvieron a África*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales, pp. 31-46.
- Solow, Barbara L. (1985): "Caribbean Slavery and British Growth: The Eric Williams Hypothesis". En: *Journal of Developmental Economics*, 17, pp. 99-115.

- (1987): “Capitalism and Slavery in the Exceedingly Long Run”. En: Solow, Barbara L./Engerman, Stanley L. (eds.): *British Capitalism and Caribbean Slavery. The Legacy of Eric Williams*. Cambridge: Cambridge University Press, pp. 51-78.
- Sosa Rodríguez, Enrique (1998): *Negreros, catalanes y gaditanos en la trata cubana, 1827-1833*. La Habana: Fundación Fernando Ortiz (Colección La Fuente Viva).
- Sweet, James H. (2003): *Recreating Africa: Culture, Kingship, and Religion in the African-Portuguese World, 1441-1770*. Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- Taylor, Eric R. (2006): *If We Must Die. Shipboard Insurrections in the Era of the Atlantic Slave Trade*. Baton Rouge: Louisiana State University Press.
- (2008): “Tres amistades (o más): Varias películas en una”. En: *Caribbean Studies*, 6, 1-2, pp. 271-276.
- Zeuske, Michael (2008b): “Comparing or Interlinking? Economic Comparisons of Early Nineteenth-century Slave Systems in the Americas in Historical Perspective”. En: Dal Lago, Enrico/Katsari, Constantina (eds.): *Slave Systems. Ancient and Modern*. Cambridge: Cambridge University Press, pp. 148-183.
- (2010): “Mongos und Negreros: Atlantische Sklavenhändler im 19. Jahrhundert und der iberische Sklavenhandel 1808/1820-1873”. En: *Periplus. Jahrbuch für außereuropäische Geschichte*, 20, pp. 57-116 (= Hatzky, Christine/Schmieder, Ulrike (eds.): *Sklaverei und Postemanzipationsgesellschaften in Afrika und in der Karibik*).
- [en preparación a]: “Atlantischer Sklavenhandel und Cuba grande”. En: Zeuske, Michael: *Cuba grande. Sklavinnen, Sklaven, Sklavenhalter und Negreros auf Kuba 1450-1970*.
- [en preparación b]: *Die Monte Christos des verborgenen Atlantik. Sklavenhändler im 19. Jahrhundert*.
- Zeuske, Michael/García Martínez, Orlando (2009): “La Amistad de Cuba. Ramón Ferrer, contrabando de esclavos, captividad y modernidad atlántica”. En: *Caribbean Studies*, 37, pp. 97-170.

Documentos en Internet

- <www.amistad/mysticseaport.org> (26.05.2004).
- <www.amistad.mysticseaport.org/library/news/nyca/amistad.library.fmp?-database=amistad.library.fmp&-layout=html&-response=%2fsearch%2fframeset.lasso&fullURL=%22/library/news/nyca/1839.09.13.cinquesint%22&-search> (18.07.2007).
- <www.amistad.mysticseaport.org/library/court/district/1840.1.8.cinquetest.html> (18.05.2007).
- <www.amistad.mysticseaport.org/library/misc/barber.1840.amis.capt.htmlinitial.investigation> (24.03.2006).
- <www.amistad.org/File://A:/Ezpeleta> (25.06.2007).
- <www.slavevoyages.org> (27.06.2010).

Zeuske, Michael (2005): “Alexander von Humboldt y la comparación de las esclavitudes en las Américas”. En: *Humboldt im Netz/Humboldt en la Red* (HiN), VI, 11, pp. 65-89, <www.opus.kobv.de/ubp/volltexte/2009/3539/pdf/hin11_komplett.pdf> (27.02.2010).

Abreviaciones de Archivos

AGI: Archivo General de Indias, Sevilla.

AHN: Archivo Histórico Nacional, Madrid.

AHPCam: Archivo Histórico Provincial de Camagüey, Camagüey.

AHU: Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa.

ANC: Archivo Nacional de Cuba, La Habana.

IAHN CV: Instituto do Arquivo Histórico Nacional de Cabo Verde, Praia.

TNA: The National Archives, Kew Gardens, Inglaterra.